

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



Mar de Modernidad: Arquitectura moderna en el Callao entre los años 1950 y 1970

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO DE
BACHILLER EN ARQUITECTURA**

AUTOR

Alonso Andre Garavito Garcia

CÓDIGO

20172917

ASESOR:

Elio Miguel Martuccelli Casanova
Victor Ramiro Mejia Ticona

Lima, diciembre, 2022



PUCP

Facultad de Arquitectura
y Urbanismo

INFORME DE SIMILITUD

MARTUCCELLI CASANOVA, ELIO MIGUEL y MEJIA TICONA, VICTOR RAMIRO docentes de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesores del trabajo de investigación titulado: MAR DE MODERNIDAD: ARQUITECTURA MODERNA EN EL CALLAO ENTRE LOS AÑOS 1950 Y 1970


del/ de la autor(a)

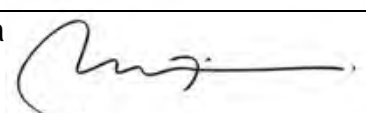
GARAVITO GARCIA, ALONSO ANDRE

dejamos constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 17%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 12 de enero del 2024.
- Hemos revisado con detalle dicho reporte y que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio alguno.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima 17 de enero del 2024

Apellidos y nombres del asesor: MARTUCCELLI CASANOVA, ELIO MIGUEL	
DNI: 08274225	Firma 
ORCID: 0000-0003-3823-0664	

Apellidos y nombres del asesor: MEJIA TICONA, VICTOR RAMIRO	
DNI: 10556604	Firma 
ORCID: 0000-0003-0140-2274	

RESUMEN

La relación entre el entorno portuario y la morfología de la ciudad del Callao ha ido evolucionando a lo largo de su historia, sobre todo desde mediados del siglo XX hasta la actualidad. En parte debido al crecimiento explosivo de la población y ocupación de suelo a partir de la década de 1950. La provincia del Callao atravesó un particular proceso de modernización de la ciudad que, aunque estuvo ligado al de Lima, se vio influenciado por lógicas particulares políticas, sociales, urbanas y territoriales. El estudio plantea precisar la historia de la llegada del estilo moderno al Callao, la arquitectura que se erigió en el distrito bajo los preceptos modernos y la relación e impacto que tienen estos edificios con la trama urbana en un entorno portuario. En este artículo se analizan tres proyectos “introdutorios” de la modernidad en el Callao que fueron promovidos por distintas entidades implicadas en esta transformación de la provincia entre los años 1950 y 1970. El estudio implica tres enfoques de aproximación al edificio moderno de la provincia que van desde la concepción del proyecto arquitectónico hasta una mirada multiescalar del mismo. Los tres edificios (Agrupamiento Chucuito, Club de Oficiales de la Armada y Cámara de Comercio del Callao) serán entendidos incluyendo su relación con la calle, la trama urbana y su vínculo con el territorio, el puerto y el mar.



MAR DE MODERNIDAD

[ARQUITECTURA MODERNA EN EL CALLAO ENTRE LOS AÑOS 1950 Y 1970]

2022-1 Taller de Investigación

[Autor]

Alonso Garavito García

[Institución]

Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP)
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Archivo de Arquitectura PUCP

[Docentes]

Elio Martuccelli Casanova
Victor Mejía Ticona

Lima, 2022



Planteamiento

La investigación abordará el tema de la modernidad arquitectónica en la provincia del Callao. Se tomará como enfoque particular los factores diferenciales que llevaron a la introducción y caracterización de la arquitectura moderna en el Callao, su desarrollo en el distrito y la relación de los edificios modernos con el entorno del puerto y la trama urbana. Se entiende a los edificios como parte de un conjunto mayor, es decir que tienen una dimensión urbana y otra territorial.

Bajo esta premisa el primer enfoque de este estudio abordará el aspecto histórico-arquitectónico del edificio, explicando proyectos previos al definitivo y el contexto que llevó a su concepción. El segundo enfoque analiza a los edificios bajo la perspectiva de la relación con la calle y con el entorno urbano inmediato, considerando la forma del edificio, su emplazamiento y su transición desde el interior al exterior. El tercer enfoque explicará la relación entre el edificio y el territorio marítimo, este cual está definido por su carácter de puerto por lo que tiene implicancia en la ciudad y en el edificio.

Justificación

La relación entre el puerto y la ciudad del Callao ha ido evolucionando a lo largo de su historia, sobre todo desde mediados del siglo XX hasta la actualidad. En parte debido al crecimiento explosivo de la población y ocupación de suelo a partir de la década de 1950. En este contexto, se plantearon en el Callao transformaciones arquitectónicas y urbanísticas que han modificado la relación de la ciudad con el mar. Las ciudades portuarias están apostando por la recuperación de esos espacios, con valor histórico, para competir por la llegada de mercancías y turistas (Fernández 2018: 58). Bajo esta premisa, y desde un enfoque de importancia social, resulta relevante estudiar la arquitectura moderna del Callao.

El estudio planteado también ayudará, en un aspecto teórico y disciplinar, a conocer la historia de la llegada del estilo moderno al Callao, la arquitectura que se erigió en el distrito bajo los preceptos modernos y la relación e impacto que tienen estos edificios con la trama urbana en un entorno portuario. Se eligió como casos de estudio, el agrupamiento Chucuito, el edificio Cámara de Comercio del Callao y el Club de Oficiales. Estos fueron elegidos por su arquitectura de carácter moderno, su presencia urbana en la trama del Callao y las diferentes relaciones urbanísticas que tienen cada uno con el mar.

Delimitación

El estudio se centrará entre los años 1950 a 1970 en los distritos de La Punta y Callao. Esta delimitación de tiempo se explica por la reconstrucción que se llevó a cabo después del terremoto de 1940. Se planteó en el Callao el lugar propicio para las primeras transformaciones sociales e infraestructurales impulsadas por el gobierno de Odría para modernizar el primer puerto de la República (Chiri 2021: 187). El intervalo de tiempo se delimita también porque es en el periodo entre 1948 y 1968, donde se instaló la arquitectura moderna en Lima (Vargas Beltrán 2017: 88). Delimitado así el periodo, se eligieron los tres casos de estudio mencionados. Los aspectos que se abordarán sobre ellos son la gestación del diseño del edificio, la relación del edificio con la calle y la trama urbana, y por último la relación del edificio con el puerto y el mar. Para delimitar esta investigación se dejará de lado, por cuestiones de tiempo, enfoques de técnicas constructivas, espacialidad y distribución interior del edificio. La investigación se centrará en las relaciones que tiene el objeto arquitectónico hacia el exterior.

Objetivos

Generales:

- Explicar y difundir la poco estudiada arquitectura moderna del Callao.
- Analizar y explicar el valor arquitectónico, urbano y territorial de la arquitectura moderna del Callao.

Específicos:

- Explicar los factores que llevaron a la gestación de los edificios modernos del Callao estudiados.
- Entender las relaciones entre el entorno portuario del Callao y su trama urbana.

Estado de la cuestión

Sobre la arquitectura moderna peruana existe una vasta cantidad de bibliografía que se puede consultar. La transición hacia la arquitectura moderna en el país, el desarrollo de esta y los edificios más resaltantes de este periodo han sido estudiados en una gran cantidad de textos de diferentes autores. El arquitecto Elio Martuccelli (2000: 167-191) en su estudio explica la evolución de la arquitectura moderna en el país, un proceso caracterizado por la lucha con el neo-colonial, el historicismo, al que calificaba de anticuado y absurdo en la década de 1940. El arquitecto Carlos Vargas Beltrán (2017: 88), por otra parte, enfoca su artículo a una revisión de acontecimientos políticos, económicos y sociales que condicionaron la arquitectura moderna limeña, y a sus autores más destacados, entre los años 1948 y 1968. Se ha escrito sobre el tema desde diferentes perspectivas; la mayoría enfocados en Lima.

La modernidad en el Callao no ha sido un tema del que se haya escrito mucho desde el ámbito académico de la arquitectura. Las investigaciones sobre modernidad en el país suelen centrarse en Lima e incluyen al Callao como parte de este proceso. Sobre el tema un autor que lo revisa desde una perspectiva histórico-urbana es Pietro Chiri (2021), quien en su estudio en tres conjuntos habitacionales en el Callao, una arquitectura moderna de vivienda para clases trabajadoras con gran impacto urbano. Este autor explica el plan impulsado por el Gral. Manuel Odría y la Junta de Obras Públicas del Callao (JOPC) para la modernización de la provincia portuaria a partir de la década de 1950 haciendo énfasis en el programa de vivienda social. Es justamente la JOPC quien publicaría boletines anuales sobre el desarrollo de sus obras para un “nuevo Callao” donde detalla y expone nueva infraestructura de red de agua y desagüe y los conjuntos de viviendas que habían construido a fin de solucionar el problema de la vivienda en la provincia (JOPC 1955; JOPC 1966).

Otro tema relevante es la relación de la ciudad con el entorno portuario. Se ha escrito poco en el Perú sobre el tema, a comparación de otros países como los textos de Vergara y Foulquier, y Galimberti. Uno de los autores que ha escrito sobre el tema en el Callao es Raúl Fernández (2018: 58-67), quien explica y argumenta la necesidad de intervención en un barrio frente al mar ubicado en Chucuito. Detalla también los cambios morfológicos en el tejido urbano y las relaciones generadas en la ciudad a partir de la presencia del puerto y el borde costero. Diego de la Torre (2018: 68-77) por su parte explica cómo ha ido evolucionando la relación entre el puerto y la ciudad hasta el día de hoy. Concluye que el tejido urbano carece de variedad de usos y se ha ido distanciando del mar.

A manera de cierre, se puede afirmar que la bibliografía sobre la modernidad en el Callao, en cuanto a fuentes secundarias, es escasa, más aún si se compara con la cantidad de estudios que hay sobre Lima y su modernidad arquitectónica. Existen pocos estudios centrados en el tema, como el estudio de Chiri. Las fuentes primarias que tocan el tema son de entidades estatales como la JOPC que publicaba su trabajo urbanístico a modo de propaganda de difusión política. Los boletines publicados por la JOPC abarcan un panorama más amplio más allá del ámbito arquitectónico. De esto se desprende que los escritos que hablen específicamente sobre los casos a analizar también son pocos. Asimismo, la relación urbana entre el puerto y la ciudad del Callao es también un tema que recién está siendo desarrollado por la disciplina desde ámbito académico.

Marco de referencia

En el periodo de estudio, entre 1950 y 1970, se sucedieron gobiernos con políticas diferentes, los cuales influenciaron al desarrollo arquitectónico y urbanístico en el país, principalmente en Lima y por consecuencia en el Callao por la relación urbana y geográfica de ambas ciudades. Hubo gobiernos de origen democráticos y otros iniciados por golpes de estado. Prado Ugarteche gobernó hasta 1945 y afrontó las consecuencias del terremoto de 1940, como colapsos en edificaciones históricas, aunque no toda la destrucción fue a causa del sismo sino también por proyectos viales y de ensanche en el centro (Scaletti 2020: 36). Luego asumió el poder Bustamante y Rivero hasta 1948, sin completar su periodo debido al golpe militar de Manuel Odría. Este régimen duró hasta 1956 e impulsó un programa de obras públicas para Lima y en especial para la provincia del Callao. El ochenio terminó y asumieron el poder, en este orden, Pardo Ugarteche hasta 1962, el Gral. E.P. Ricardo Pérez, Belaunde Terry en 1963 y Velasco Alvarado en 1968. Es en este periodo de la política de nuestro país donde se trató de consolidar un proceso industrial y apostar por la economía extractiva para exportar. Esto permitió la construcción y desarrollo de la infraestructura considerada necesaria por las instituciones del Estado (Vargas Beltrán 2017: 88).

Hacia fines de la década de los 40's había comenzado un crecimiento acelerado desbordante de Lima y de su población. Era una ciudad con problemas de espacio público, infraestructura y oferta insuficiente de vivienda. Otro acontecimiento relevante fue el terremoto en Lima y Callao de 1940; que motivó una campaña orientada en solucionar el problema habitacional. La referencia para esta arquitectura eran las ideas desarrolladas por Le Corbusier y Gropius, las nuevas técnicas constructivas que permitió la industrialización y documentos nacionales y extranjeros de carácter moderno (Campos y Olivera 2017: 81-82). Estos fueron los principales hechos que impulsaron el desarrollo de la arquitectura y el urbanismo moderno de esa época.

En la década de 1960, se construyó el proyecto del nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez, además se ubicaron servicios que permiten a Lima y al país seguir funcionando y desarrollándose, como las cloacas de la ciudad y la ya mencionada nueva terminal de pasajeros. El proyecto aeropuerto fue un hecho relevante en la historia del urbanismo del Perú ya que desde ese entonces están separados por solo dos kilómetros el puerto y el nuevo aeropuerto (De la Torre 2018: 70). El proyecto se edificó en el Callao, pero con influencia urbana en todo Lima e influencia social y económica a nivel nacional.

Base conceptual

Agrupamiento: conjunto de edificios de viviendas similares a las unidades pero de menor extensión y capacidad que podían integrarse con barrios existentes y sus servicios, con lo cual se evitaba invertir en infraestructura y servicios de mayor escala (Kahatt 2015a: 156).

Arquitectura Moderna: A inicios del siglo XX, las exploraciones artísticas surgidas para una sociedad y las posibilidades tecnológicas de la revolución industrial, dieron paso a la arquitectura moderna (Campos y Olivera 2017: 78). La arquitectura moderna peruana fue una forma de intentar responder con ideas nuevas a las necesidades de una sociedad que estaba cambiando. Esta arquitectura se desligaba de lenguajes estéticos y espaciales del pasado, apostaba por nuevas técnicas constructivas pero con diferencias con el estilo internacional.

Ciudad portuaria: ciudad condicionada por un puerto como elemento generador de relaciones urbanas y territoriales, además de ser el responsable de caracterizarla ya que esta condición no se encuentra en ningún otro ámbito espacial. Esta ciudad aprovecha las condiciones naturales de su emplazamiento y la configuración urbano-territorial estará siempre condicionada por los requerimientos del puerto (Grindlay 2017: 54).

Espacio de transición: es un espacio con una esencia ambigua por su condición de intermedio entre el edificio y el exterior. Es una herramienta arquitectónica donde ocurrirá la vida social e interactúan un interior y un exterior, esta transición se produce continuamente ya que es propiciada por la propia condición de espacio (De Elvira 2021: 24).

Maritimidad: Es el grado de relación entre el mar y la ciudad, el cual evoluciona y depende de variables de distinto carácter. Para Perón y Riecau (citado en De la Torre 2018: 69) durante la década de 1950, surge una nueva forma de percibir y apropiarse del mar. Las actividades se modificaban en el entorno marino, ya no solo eran dependientes del mar sino que además serán producto de la actividad intensiva en el litoral como una zona portuaria. Así se considerara al término, una evolución en la relación mar-ciudad que involucra formas distintas de aprovechar y apropiarse del borde costero (De la Torre 2018: 69).

Maritimización: El concepto se refiere a volverse marítimo, a situarse en un borde costero para realizar actividades que pueden estar ligadas al mar o no (De la Torre 2018: 69). Para Vigiare implica el desarrollo costero de una variedad de usos de suelo ya sea que necesiten o no situarse frente al mar (citado en De la Torre 2018: 69). El término en este estudio será entendido como el uso de suelo para diferentes actividades ligadas al mar o no, que necesitan de este o no.

Paisaje: es un producto de las intervenciones humanas sobre el medio físico. Esto implica los vestigios o permanencias que la historia ha dejado en el territorio actual. Es una suma de capas de intervención con cualidades estéticas producidas por la interacción entre el territorio y sus habitantes y no solo el escenario geográfico actual que contempla un observador (Martínez 2016: 9-10).

Territorio: es el espacio físico que el hombre habita y que puede estar sujeto a intervención técnica humana que transforme la lectura de este. El territorio es el espacio donde ocurren procesos de transformación del medio físico que son resultado de relaciones económicas, culturales y ambientales (Martínez 2016: 9-10).

Unidad Vecinal: conjunto de distintos tipos de edificios de vivienda complementados con otros cívicos y comerciales organizados en torno a espacios públicos que forman parte del conjunto. Todo ello para generar un ambiente urbano ideal de comunidad a escala humana. Este entorno proveerá todos los servicios básicos necesarios para la vida en la ciudad como vivienda, trabajo, entretenimiento, educación y abastecimiento (Kahatt 2015a: 256-263).

Waterfront urbano: Es una imagen final y una intervención que permite reformular la organización y el uso de bordes costeros ocupados por infraestructuras portuarias para reintegrarse al tejido urbano y propiciar nuevas relaciones sociales (Fernández 2018: 59; Galimberti 2014: 20).

Bibliografía Consultada

ABARCA, Héctor

2017 "Una arquitectura a dos voces: Las transferencias arquitectónicas del Piamonte a Latinoamérica". En MONTESTRUQUE, Octavio y Martín FABBRI (editores). *Mario Bianco: El espacio moderno en el Perú*. Lima: Universidad de Lima, Fondo Editorial, pp. 99-128.

ACEVEDO, Alejandra

2019 "Repetición, reproducción, imitación y recuerdo. Del arte a la arquitectura del movimiento moderno en el Perú". *Arquitextos*, número 33, 21-34. <https://doi.org/10.31381/arquitextos.v0i33.1857>

BENTÍN, José.

1989 *Enrique Seoane Ros: una búsqueda de raíces peruanas*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería.

CAMPOS, Inés y Doraliza OLIVERA

2017 "Aporte del Movimiento Moderno en la construcción de un nuevo perfil urbano para la arquitectura residencial limeña de 1945 a 1965". *Limaq*. Lima, número 003, pp. 77-91.

<https://doi.org/10.26439/limaq2017.n003.1782>

CHIRI, Pietro

2021 "Mar de joyas escondidas. Conjuntos habitacionales desarrollados por la Junta de Obras Públicas del Callao durante el ochenio de Odría". En KAHATT, Sharif, Elio MARTUCCELLI y Víctor MEJÍA (Editores). *Arquitectura & Investigación. Arte, tipología, política*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 185-201.

DE ELVIRA, Carlota

2021 *Espacios domésticos: el límite difuso entre la vivienda y la calle*. Tesis de Fin de Grado. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Madrid. Consulta: 5 de julio de 2022.

<https://oa.upm.es/66506/>

DE LA TORRE, Diego

2018 "Maritimización contra Maritimidad: Callao ¿ciudad o puerto?". *Arkinka: revista de arquitectura, diseño y construcción*. Lima, año 22, número 267, pp. 68-77.

FERNÁNDEZ, Raúl

2018 "Recolonización de territorios fronterizos: Fracturas urbanas y espacios vacíos entre ciudad y puerto en "Mar Bravo" Callao". *Arkinka: revista de arquitectura, diseño y construcción*. Lima, año 22, número 267, pp. 58-67.

GALIMBERTI, Cecilia

2014 "Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas". *Arquitectura y Urbanismo*. Rosario, volumen XXXV, número 2, pp. 19-35.

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

2021 *Enciclopedia General del Callao*. Primera edición. Callao: Gobierno Regional del Callao.

GRINDLAY, Alejandro

2017 "Ciudades y Puertos". *Ciudades*, s.l., número 11, pp. 53-80. Consulta: 17 de abril de 2022.

<https://doi.org/10.24197/ciudades.11.2008.53-80>

JMG, JUNTA MILITAR DE GOBIERNO

1949 *Decreto Ley 11008*. Lima, 29 de abril.

JOPC, JUNTA DE OBRAS PÚBLICAS DEL CALLAO

1955 *Boletín Anual 6 de la Junta de Obras Públicas del Callao*, 2 de mayo de 1949-1955.

1966 *Boletín de la Junta de Obras Públicas del Callao*. Informativo 1964-1966.

KAHATT, Sharif

2015a *Utopías construidas*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

2015b "Construcción y ausencia. Historia, teoría y crítica de la arquitectura peruana en el siglo XX". *Arquitextos*. Lima, número 30, pp. 129-137.

<https://revistas.urp.edu.pe/index.php/Arquitextos/article/view/2453>

2017 "La idea de lo público en la arquitectura de Arana Orrego Torres". En UNIVERSIDAD DE LIMA (editores). *Arana Orrego Torres: historia de un emprendimiento*. Lima: Universidad de Lima, Fondo Editorial, pp. 43-61.

MARTÍNEZ, Isabel

2016 "Editorial". *Revista A&P*. Rosario, año 3, número 5, pp. 8-11

MARTUCCELLI, Elio

2000 *Arquitectura para una ciudad fragmentada*. Lima: Universidad Ricardo Palma.

2019 "La vivienda colectiva y el movimiento moderno: El caso de Lima". En ACEVEDO, Alejandra y Michelle LLONA. *Catálogo Arquitectura Movimiento Moderno Perú*. Lima: Universidad de Lima, Fondo Editorial, pp. 37-43.

MONTAÑEZ, Marsia

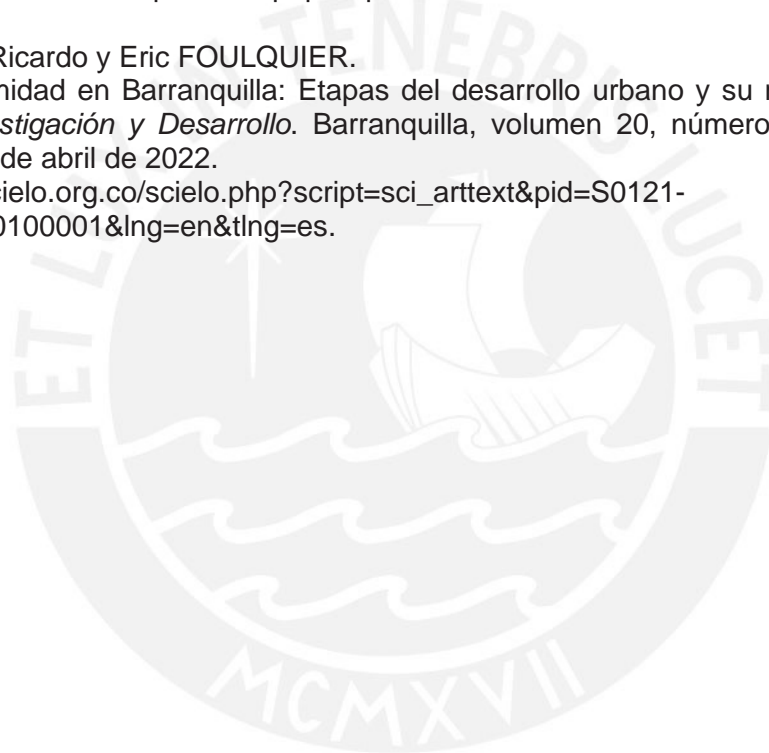
2016 "Gestión y valoración del patrimonio histórico inmueble en el Centro Histórico del Callao". *Devenir - Revista De Estudios Sobre Patrimonio Edificado*, volumen 3, número 6, pp. 98-124. <https://doi.org/10.21754/devenir.v3i6.303>

RIVERA-GÁMEZ, David y VELA-COSSÍO, Fernando
2016 “El legado del siglo XX: Los retos para la conservación del patrimonio arquitectónico moderno en el Perú”. *Limaq*, número 002, pp. 99-118.
<https://doi.org/10.26439/limaq2016.n002.961>

SCALETTI, Adriana
2020 “Lima: La indígena, la virreinal, la moderna - Muy breve historia urbana de la Ciudad de Los Reyes”. *Consensus*, s. l., volumen 25, número 1, pp. 21–40. Consulta: 17 de abril de 2022.
<https://doi.org/10.33539/consensus.2020.v25n1.2447>

VARGAS BELTRÁN, Carlos
2017 “La arquitectura moderna y el estilo modernista, Lima 1948-1968: contexto político económico y social, principales obras y autores”. *Revista De Arquitectura: Revista electrónica online de Arquitectura, Cultura y Arte*, volumen 3, número 1, pp. 87-98.
<https://revistas.unife.edu.pe/index.php/arquitectura/article/view/251>

VERGARA, Ricardo y Eric FOULQUIER.
2012 “Maritimidad en Barranquilla: Etapas del desarrollo urbano y su relación con el puerto”. *Investigación y Desarrollo*. Barranquilla, volumen 20, número 1, pp. 02-31. Consulta: 17 de abril de 2022.
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-32612012000100001&lng=en&tlng=es.



Resultado de Investigación

Trabajo 3

Mar de Modernidad: Arquitectura Moderna en el Callao entre los años 1950 y 1970



Alonso Garavito

20172917

Taller de Investigación

Mar de Modernidad*

Arquitectura Moderna en el Callao entre los años 1950 y 1970

Alonso Garavito García**

Resumen

La provincia del Callao atravesó un particular proceso de modernización de la ciudad que, aunque estuvo ligado al de Lima, se vio influenciado por lógicas particulares políticas, sociales, urbanas y territoriales. En este artículo se analizan tres proyectos “introdutorios” de la modernidad en el Callao que fueron promovidos por distintas entidades implicadas en esta transformación de la provincia entre los años 1950 y 1970. El estudio implica tres enfoques de aproximación al edificio moderno del Callao que van desde la concepción del proyecto arquitectónico hasta una mirada multiescalar del mismo. Los tres edificios (Agrupamiento Chucuito, Club de Oficiales de la Armada y Cámara de Comercio del Callao) serán entendidos incluyendo su relación con la calle, la trama urbana y su vínculo con el territorio, el puerto y el mar.

Palabras claves: arquitectura moderna del Callao, relación mar-ciudad, relación edificio-calle, lógicas urbanas, territorio

Abstract

Callao province went through a particular process of modernization of the city. This process was strongly linked to development of Lima, but also was influenced by particular political, social, urban and territorial logics. This article analyzes three “introductory” modern architectural projects in Callao that were promoted by different entities involved in the transformation of the province that took place between the years of 1950 and 1970. The study implies three approaches to the Callao modern building analysis, from the conception of the architectural project to a multiscale view of it. The three buildings (Agrupamiento Chucuito, Club de Oficiales de la Armada and Cámara de Comercio del Callao) were understood including their relationship with the street, the urban pattern and their link with the territory, the port and the sea.

Keywords: Callao modern architecture, city-sea relation, building-street relation, urban logics, territory

* El artículo es resultado de una investigación de cuatro meses producto de un interés personal del autor por ampliar el conocimiento sobre la arquitectura moderna peruana y las múltiples expresiones de esta, en este caso centrándose en el Callao.

** Estudiante de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo PUCP. Desarrolló el presente artículo durante el ciclo académico 2022-1 en el Taller de Investigación bajo la dirección de los arquitectos e investigadores Elio Martuccelli y Víctor Mejía.

Mar de modernidad

Arquitectura Moderna en el Callao entre los años 1950 y 1970

Callao: el puerto y el mar

El Callao posee el puerto más importante de Perú, para ello necesita determinada infraestructura acorde a los tiempos modernos. Estos usos son los que han ido alterando las dinámicas urbanas de la provincia y han traído consigo el principal problema de la provincia: el desorden urbanístico. Esto se expresa en el deterioro urbano y la pérdida de valor de la zona monumental y sus áreas aledañas (Fernández 2018: 58). En el siglo anterior, las relaciones entre el puerto, el mar y la ciudad eran diferentes. Era un Callao que se apropiaba del litoral, caracterizado por la pesca artesanal, los paseos en bote y los deportes acuáticos en lugar de la creciente actividad industrial y la privatización del espacio público (Coz 2018:4). El crecimiento de la actividad industrial, es lo que ha provocado este cambio en las dinámicas urbanas en distintas escalas. Este alejamiento histórico del vínculo con el mar se traduce en “una pérdida sistemática de maritimidad” (De la Torre 2018: 68).

En el Callao se dio un periodo modernizador urbano y arquitectónico, que se traslapa con esta pérdida de maritimidad. Pese a ello durante esta modernización existe cierta idea de mantenerse ligado al puerto y al litoral. El inicio de este proceso se puede ubicar a partir de las décadas de 1940 y 1950 hasta los años 70´ s. Este periodo está marcado por el terremoto de 1940 el cual ocasionó la destrucción de varias zonas históricas. El Callao destruido se convirtió en el campo perfecto para la introducción de nuevas ideas modernizadoras de índole urbanística, arquitectónica y de salubridad. Aparecen ideas impulsadas por el ejecutivo, por entidades gubernamentales con cierta autonomía y por inversionistas privados. El terremoto afectó a las ciudades de Lima y Callao; sin embargo el gobierno, como una de las entidades modernizadoras, dirigido por Manuel Odría, puso especial énfasis en el Callao creando la Junta de Obras Públicas del Callao (JOPC) “con el objeto que modificara las condiciones de insalubridad del puerto, constituida fundamentalmente (...) por la escasez de agua, las deplorables condiciones de desagüe y la aguda crisis de la vivienda” (JOPC 1955: 10). Asimismo, otras entidades como la Cámara de Comercio, la Marina de Guerra del Perú desarrollaron proyectos buscando la modernización de sus entidades y de la provincia bajo los preceptos de la arquitectura moderna.

Con estas consideraciones, el presente trabajo de investigación abordará el análisis de algunos de los primeros proyectos que introdujeron la arquitectura moderna en el Callao. A través de estos, el artículo explicará los factores que la influenciaron, su desarrollo en la provincia y la relación de estos edificios con el entorno portuario y urbano.

El Callao entre 1950 y 1970: arquitectura de la modernidad

El tema de la modernidad en el Callao no ha sido tan desarrollado por investigaciones previas, que suelen centrarse en la arquitectura moderna de Lima e incluyen al Callao en el mismo proceso. Acertada esa perspectiva hasta cierta medida ya que los procesos para su aparición en la ciudad fueron los mismos sin embargo no se le puede reducir a la misma historia y desarrollos exactos ya que existieron factores que la diferenciaron de Lima.

Sobre el tema, un autor que lo revisa es Pietro Chiri (2021), quien enfoca su estudio a tres conjuntos habitacionales en la provincia, una arquitectura moderna de vivienda para clases trabajadoras con gran impacto urbano. Este autor explica el plan impulsado por el Gral. Odría y la JOPC para la modernización a partir de la década de 1950 haciendo énfasis en el programa de vivienda social. Los primeros proyectos de la JOPC fueron

las unidades Santa Marina, Istmo de Chucuito (figura 1) y Pescadores (Abarca 2017: 119). De las cuales solo se construyó Santa Marina y luego otras unidades nuevas de menor escala. La JOPC publicó boletines anuales sobre el desarrollo de sus obras para un “nuevo Callao” donde detalla nueva infraestructura de red de agua y desagüe y los conjuntos de viviendas que habían construido a fin de solucionar el problema de la vivienda en la provincia. La JOPC siguió publicando y desarrollando proyectos durante el primer gobierno de Belaunde Terry como avenidas, mejoramiento de calles, agrupamientos y nuevas unidades. (JOPC 1955; JOPC 1966). La bibliografía sobre la modernidad en el Callao es escasa en cuanto a fuentes secundarias. Las fuentes primarias son de entidades estatales como la JOPC que publicaba su trabajo urbanístico a modo de propaganda con fines políticos desde un enfoque netamente informativo. Sobre el estado actual del tema de investigación, se puede decir que existen pocos estudios centrados en arquitectura moderna chalaca, como el estudio de Chiri. Sobre fuentes de la época, tenemos los boletines publicados por la JOPC que dan información más allá del ámbito arquitectónico.

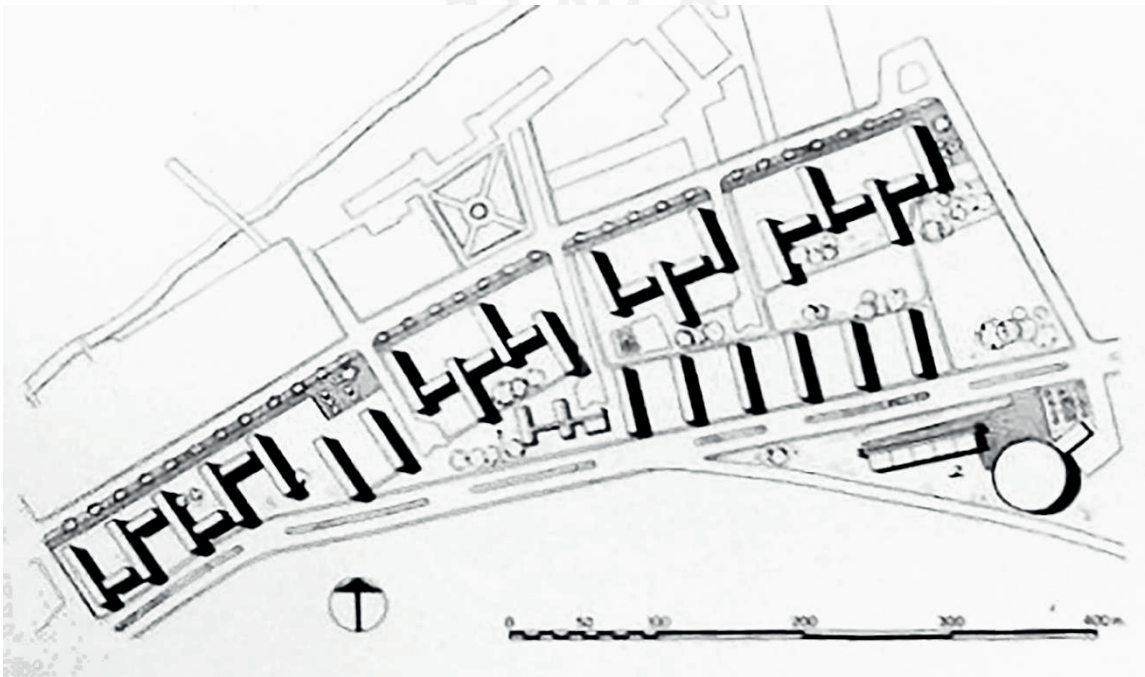


Figura 1

Unidad Vecinal Istmo de Chucuito (1949-50), en once manzanas, proyectada por Mario Bianco. Plano publicado en la revista *Urbanistica* (Istituto Nazionale Di Urbanistica 1950: 31)

El presente artículo se centrará en analizar tres de los “proyectos introductorios” de la modernidad arquitectónica en el Callao que fueron desarrollados por distintas entidades con mayor o menor relación con el Estado. Estos proyectos son el Agrupamiento Chucuito, el Club de Oficiales de la Escuela Naval del Perú y el edificio de la Cámara de Comercio del Callao. Existen otros ejemplos interesantes en la provincia; sin embargo la elección de los tres casos se debe a los enfoques en los que se desarrollará el tema. Estos corresponden a cada una de las secciones siguientes y son el carácter histórico-arquitectónico, la escala urbana y la escala territorial, o marítima en este caso. Se abordarán específicamente los aspectos que impulsaron estos proyectos y su concepción, la relación que poseen estos edificios con la calle, el barrio y el distrito; y la relación entre el edificio y el entorno marítimo portuario.

El proyecto: concepción

La arquitectura moderna en el Callao durante los años 1950 y 1970 se proyectó bajo el impulso de distintas entidades modernizadoras. Entre estas instituciones tenemos a las de origen estatal como la Corporación Nacional de Vivienda (CNV); la Marina de Guerra del Perú; y la ya mencionada JOPC, encargada de la gran mayoría de obras en este periodo, y como parte de esta última, la Cámara de Comercio del Callao (CCC), como institución privada parte del comité de la JOPC. Todas estas instituciones edificaron arquitectura, con ideas modernas, que ha tenido gran importancia en el desarrollo urbano de los distritos donde se emplazan.

La CNV proyectó el conjunto habitacional en Chucuito como parte de su programa de agrupamientos con la finalidad de combatir el problema de vivienda en Lima, y el Callao como parte de ella. Esto como un programa paralelo al de las unidades desarrolladas por la JOPC. La Marina de Guerra, por su parte, durante la primera mitad del siglo XX, construyó una gran cantidad de edificaciones asociadas a la educación y uso por parte de sus integrantes en el distrito de la Punta y en el barrio de Chucuito, entre estas proyectaron la Escuela Naval original y su remodelación posterior en 1962, el Club de Oficiales de Escuela Naval y la Escuela Superior de Guerra Naval del año 1952. La CCC, por otra parte, formó parte de la Junta de Obras Públicas. La Junta conformada por miembros de la colectividad del Callao, entre ellos la CCC, la Beneficencia, la Alcaldía provincial, un delegado obrero y otros. Estos miembros conforman la Junta, la cual recibe financiamiento y asistencia técnica del Estado para afrontar los problemas que originaron la creación de la Junta (JOPC 1955: 10-11). Así la Cámara fue parte activa de la modernización estatal del Callao a través de la JOPC. De esta forma estas tres entidades, de distinta índole pero ligadas al Estado desarrollaron arquitectura moderna en esos años en la provincia constitucional como el agrupamiento Chucuito, el Club de Oficiales y el edificio de la Cámara.



Figura 2

Foto desde el cruce de la Av. Gamarra y Calle Olavide del agrupamiento en Chucuito. Fotografía propia 2022.

El primer caso es el Agrupamiento Chucuito (figura 2) proyectado en 1953 y construido en 1956 por la CNV y el Fondo Nacional de Salud y Bienestar Social (FNSBS) (Ludeña 2004: 340). Está ubicado entre las calles Roca, Ucayali, Olavide y la Av. Gamarra en el barrio de Chucuito. El proyecto fue parte del programa de agrupamientos que la CNV desplegó en varios distritos de Lima. “Los agrupamientos se multiplicaron en los distritos de Lima y Callao durante la primera mitad de la década de 1950” (Kahatt 2015: 154). Es

justamente este en Chucuito el único desarrollado en el Callao. La misma CNV era la encargada del diseño a través de su equipo de arquitectos entre los que estaban Santiago Agurto Calvo, Luis Sifuentes, Carlos Cárdenas, Manuel Flores Estrada, Luis Vásquez Pancorvo y Belaunde Terry (Huapaya 2014: 68). Cada agrupamiento tenía arquitectos encargados del diseño y la construcción. En el caso de Chucuito fue probablemente Vásquez Pancorvo el encargado. Esto debido a la gran similitud entre el proyecto en Chucuito y la residencial Santa Cruz, esta última del mismo arquitecto junto a Jacques Crousse (Abarca 2017: 120) ¹.

Santiago Agurto decide que el siguiente paso de la Corporación no era construir más unidades vecinales, como la UV3, sino agrupaciones vecinales que podrían estar en medio de la trama urbana existente y se complementaban con los servicios aledaños, así se evitaba invertir en infraestructura adicional. Estas ideas desarrolladas en los agrupamientos fueron luego consolidadas y empleadas en las futuras unidades vecinales de la CNV (Kahatt 2015: 156, 157) como la de Matute, Rímac y Mirones (Huapaya: 2014:74,75). En ese sentido, por encargo del FNSBS, la Corporación desarrolla el agrupamiento Chucuito con carácter experimental, cuyas ideas serían luego implementadas en futuros conjuntos habitacionales de mayor escala. En este caso, sería en la residencial Santa Cruz con los edificios de planta en cruz, aunque ya no por parte de la CNV.

Este proyecto de agrupamiento no fue el primer intento de dotar de viviendas al barrio, lo que demuestra la preocupación por el tema en Chucuito. Antes de este existieron otros dos anteproyectos que fueron bajando de escala de intervención hasta llegar al que finalmente se construyó. Uno de estos fue la ya mencionada unidad vecinal Istmo de Chucuito de mucha mayor envergadura con 480 viviendas que abarcaba más manzanas de la que finalmente se usó. Incluía un mercado y una escuela y se ubicaba entre las actuales calles Zela, Fanning, Av. Gamarra y Av. Grau. Fue proyectada por Mario Bianco para los primeros planes de la JOPC. Esta unidad fue descartada y la CNV tomó una parte del terreno, específicamente una manzana, para el agrupamiento. El otro anteproyecto fue de Belaunde, siendo parte de la Corporación desarrolló una propuesta (figura 3) ya bajo la idea de agrupamiento, es decir sin servicios, que fue publicada en 1955, un año antes de la construcción del proyecto final.

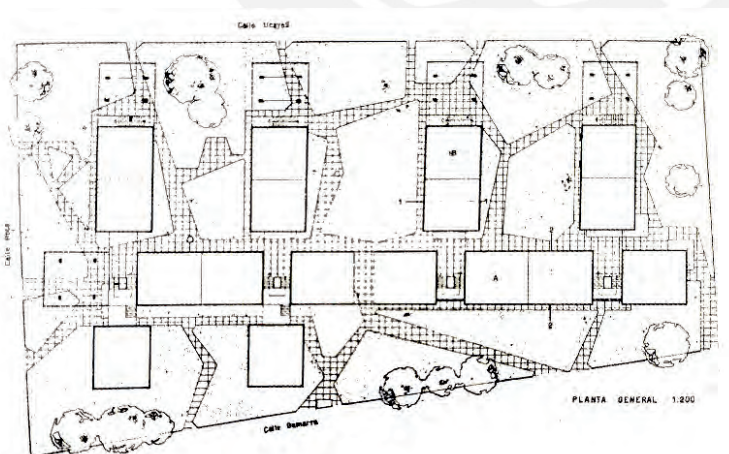


Figura 3

Departamentos para empleados, anteproyecto de Belaunde Terry y E. Pomadera. Ubicado en la misma manzana que ocupa el Agrupamiento Chucuito. Plano publicado por *El Arquitecto Peruano* en 1955. Digitalización recuperada de Ludeña 2021 pp.33.

¹ Hector Abarca menciona que el proyecto tiene “características similares a la Residencial Santa Cruz (Crousse-Vásquez Pancorbo, 1964-66), por lo que podría tratarse de un proyecto de la Junta Nacional de la Vivienda hecho por el mismo equipo de arquitectos” (2017: 120). Wiley Ludeña, quien tuvo acceso a la memoria arquitectónica del proyecto, menciona que este finalmente es de la CNV (2004: 86) y no de la JNV, por lo que el proyecto en Chucuito podría ser solo de Vásquez Pancorbo y no de Crousse.



Figura 4

Club de Oficiales. Foto tomada desde la calle Medina poco tiempo después de la inauguración del proyecto, foto de archivo de la Marina de Guerra del Perú. En la foto se ve un cartel con el nombre del arquitecto.

El segundo caso es el edificio de ceremonias de la Escuela Naval llamado Club de Oficiales (figura 4), que fue diseñado por Guillermo Payet en 1951 y terminado de construir 1952² por encargo de la propia escuela. El club es parte de la Escuela pero está fuera del terreno de la institución. Se emplaza al final del malecón Figueredo en La Punta y está separado por la calle Medina del terreno de la Escuela. El primer plan maestro de la Escuela se implementó en 1912 con edificios eclécticos diseñados por Ricardo Malachowski. En el año 1962, fue desarrollado otro plan, esta vez, por parte Adolfo Córdova y Carlos Williams. Es en la década previa a este segundo proyecto donde se construye el edificio al servicio de los estudiantes y graduados de la Escuela. El club fue parte del periodo de desarrollo de arquitectura por parte de la Marina en el Callao con edificios como IMARPE o Escuela Nacional de Marina Mercante.

El edificio fue remodelado, añadiendo un techo de lona para un restaurante y un elevador. Pasó a ser parte del Centro Naval del Perú, otra institución de la Marina. Con la remodelación pasó a llamarse Club Náutico del Callao. Se inauguró en 1981 para miembros de la marina y el restaurante del último nivel para el público.

El tercer caso es el edificio de oficinas Cámara de Comercio del Callao (figura 5) de Enrique Seoane Ros; construido entre los años 1966 y 1969. La CCC fue creada en 1887. Es una asociación de “los comerciantes porteños para defender intereses comunes y reglamentar la actividad económica” (GR-Callao 2021:181). A lo largo de su historia, todos sus locales estuvieron en el centro histórico del Callao y han formado parte de comités de importantes instituciones como la JOPC y la UNAC. Sin embargo, hoy su importancia ha decaído por el traslado de estas empresas comerciantes a distritos de Lima (GR-Callao 2021:182).

² La información de los años se puede encontrar en la placa conmemorativa en el primer piso del club que atribuye la construcción al régimen de Odría.



Figura 5

Cámara de Comercio del Callao. Foto tomada desde la avenida Manco Cápac. Fotografía propia 2022.

La Cámara de Comercio pasaría a ocupar un lugar propio en el moderno edificio de Seoane, en el segundo nivel dejando los demás pisos para oficinas. En el terreno existía una casa republicana y fue adquirido para levantar originalmente un edificio de tres niveles (Bueno 1987: 93-120). El edificio final fue proyectado durante el tercer periodo de la arquitectura de Seoane, entre los años 1946 y 1970. Seoane, buscó enfoques nuevos, incorporar elementos de otros de sus periodos e innovar desde la espacialidad, tecnología, plástica y funcionalidad. En este periodo también desarrolló ornamentación pero como abstracciones de elementos usados previamente. Esta se utilizaba para ordenar la fachada como es el caso del edificio en el Callao, del cual existen distintos anteproyectos que exploran otras composiciones (Bentín 1989: 312-367).

La escala urbana

La búsqueda de la relación entre el interior y el exterior urbano se ha evidenciado a través de formas muy diferentes en la historia dependiendo del contexto histórico, social y cultural de cada lugar (De Elvira 2021: 24). Esta búsqueda puede tener múltiples expresiones a fin de ligarse al tejido urbano, y lograr que los edificios respondan y se integren a él. De esta manera, la dimensión urbana se entiende como la relación que puede tener el edificio con la ciudad a través de distintas perspectivas. Las principales son la forma del edificio y los espacios intermedios entre interior y ciudad. Pero estos aspectos quedan subordinados a los distintos programas que alberga cada edificio.

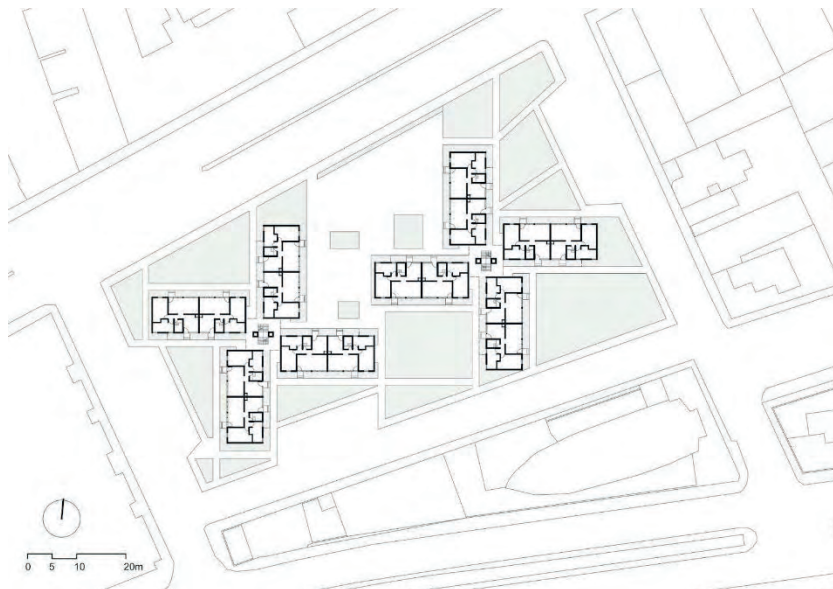


Figura 6

Planta original del primer piso del agrupamiento Chucuito. Elaboración propia en base a visita de campo y planos de la Residencial Santa Cruz (Palomino 2009).

En el caso del Agrupamiento Chucuito, este se encuentra rodeado principalmente de dos tipos de construcciones. Estas son viviendas de uno o dos pisos y edificios que ocupan manzanas enteras pertenecientes a entidades estatales. En este contexto, las ocho barras del proyecto están dispuestas a modo de dos cruces en una manzana trapezoidal (figura 6). Estos tienen una forma muy similar a los de la residencial Santa Cruz, son idénticos tanto en planta como elevación (figura 7), por lo que el agrupamiento, al ser proyectado antes, sería un primer ensayo antes de dar paso a la residencial, a pesar de ser promovidos por entidades distintas. Los edificios de Chucuito se disponen alineados a los puntos cardinales y no perpendicularmente a alguna de sus calles. Así, el proyecto rompe la lectura de la continuidad de las calles, generando áreas públicas diagonales limitadas por las fachadas de las barras.

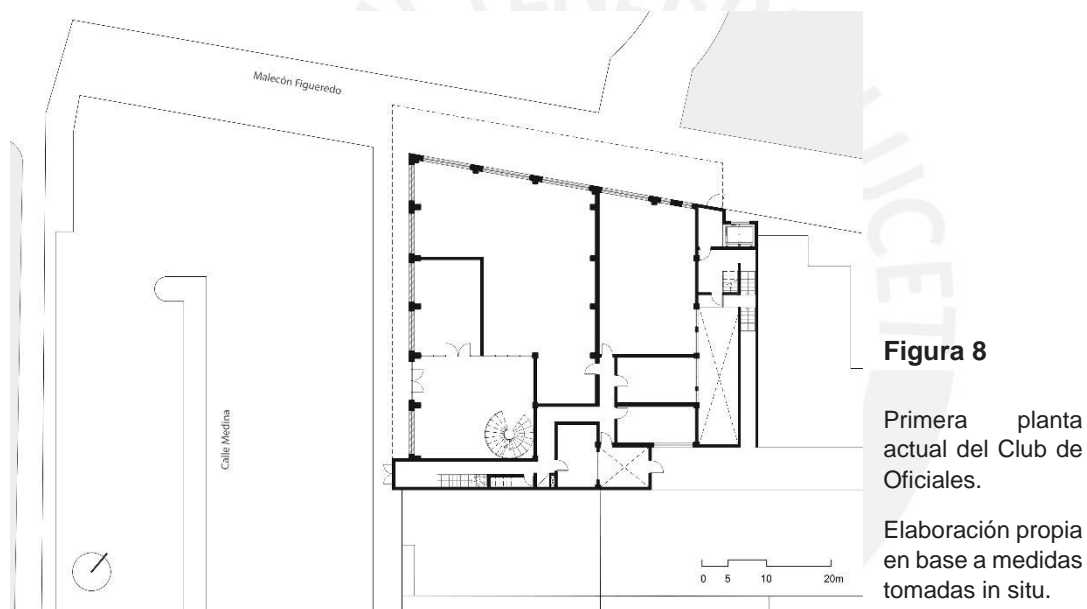


Figura 7

Comparación de fachada entre Chucuito (izq. fotografía propia 2022) y Santa Cruz (der. Palomino 2009:115).

Los edificios generan una serie de recorridos que permiten permeabilidad visual entre las calles. Esto sigue la lógica de la vivienda moderna peruana de buscar nuevas formas de habitar rompiendo la continuidad de la ciudad tradicional. Así la manzana ya no es un área llena sino un espacio de vínculos que da prioridad al vacío (Palomino 2009: 242). Cada barra, al igual que en Santa Cruz, contiene dos unidades flat en el primer nivel y dos dúplex cada dos niveles. Los flats están elevados sobre el nivel de la calle y abren sus vanos hacia ambos lados de las barras por lo tanto a más de una calle, al igual que los dúplex.

Los jardines y la plaza son resultado de la disposición de los volúmenes. El trazado de estos espacios está definido por líneas paralelas a las barras y los linderos del terreno. Los edificios de las cruces se encuentran unidos por una escalera central abierta con acceso directo a las áreas públicas y a la calle. Estas escaleras conducen hacia los pasillos de acceso a los dúplex, los cuales definen el espacio público ya que generan recorridos y encuentros, proporcionan sombra y administran accesos; son una forma mediadora entre el edificio y la ciudad (Palomino 2009: 244). Así las calles aéreas junto con la escalera y las terrazas muestran a la ciudad el recorrido y la vida en la fachada.



El Club de Oficiales en La Punta se encuentra ubicado en un lote en esquina definido por el Malecón Figueredo y la calle Medina. Los edificios aledaños son casas palaciegas de carácter histórico que conforman una “amalgama del rancho clásico, la antigua villa y el chalet y edificio clasemediero” (Mc Evoy 2016: 85). Los lotes inmediatos al edificio en el malecón son también propiedad de la Marina y funcionan en conjunto con el club, desdibujando los límites originales de los lotes, ya que se puede circular entre estos en el primer nivel (figura 8).

El volumen consta de tres niveles y una terraza. El primer piso es el que menos se relaciona con la calle, a comparación de los demás niveles. Está delimitado por un muro opaco texturado con ventanas altas que impiden la visión desde la calle. El ingreso que da hoy hacia el ascensor de entrada al restaurante en el malecón era originalmente la entrada al patio que dejaba libre el edificio. La entrada original daba a la calle Medina por la relación que se quería mantener con la Escuela Naval. Los demás niveles tienen un diálogo distinto con la calle por su búsqueda de ligarse al mar. El edificio posee balcones que se proyectan sobre la calle en el segundo nivel, es decir sobrepasan los límites del lote y crean una condición singular en la calle, sobre todo en el malecón ya

que el voladizo ocupa la mitad de su sección, funcionando como una marquesina. Esta es la expresión arquitectónica del edificio que más lo liga a la calle y al uso en ella.

El edificio de la Cámara de Comercio (figura 9) está ubicado en un lote de tres frentes y una medianera. El entorno urbano está caracterizado por dos realidades distintas: el uso industrial del puerto hacia la avenida Manco Cápac y el uso comercial, artístico y turístico hacia la calle Constitución y que forma parte del centro histórico.

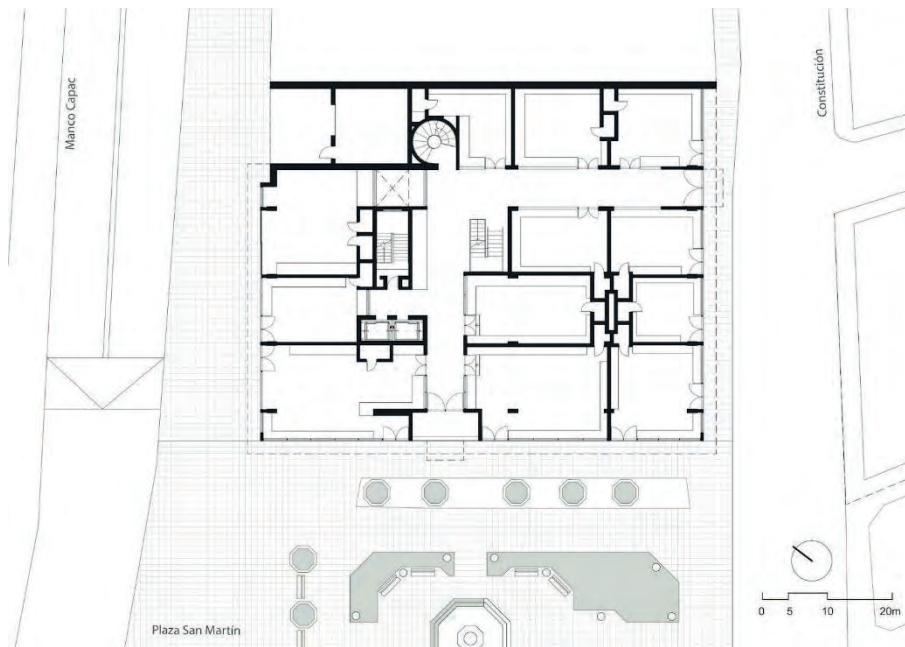


Figura 9

Planta primer piso edificio Cámara de Comercio del Callao. Elaboración propia en base a los planos publicados en el libro de Bentín (1989:313) y visita de campo.

La forma del edificio se divide en dos grandes volúmenes (figura 10), uno horizontal que ocupa todo el lote y otro vertical se ve coloca hacia la avenida. Christopher Schreier menciona que esta tipología volumétrica, se relaciona con la calle a través del volumen horizontal de base donde se ubican tiendas que sirven al exterior. Esta base completa las esquinas y mantiene, junto con los otros edificios, la escala peatonal (2017: 282). Así el volumen horizontal de dos pisos mantiene la conformación y percepción espacial de la calle. Para este fin, el volumen vertical se coloca hacia la avenida. La torre, al no ocupar toda el área que ocupa la base, deja una gran terraza que permite mantener la altura baja hacia las calles angostas. Esta disposición permite también “mostrar el edificio de diversas maneras según la calle desde donde se observe, complejizando la experiencia del observador” (Schreier 2017: 289)

Los espacios de transición hacia la calle en primer nivel son los delimitados por las dos marquesinas que marcan las entradas a la galería comercial interior, la tiendas que hoy dan hacia la plaza originalmente abrían a la prolongación de la calle Miller conectaba Constitución y Manco Cápac. Esta calle hoy ha desaparecido, su espacio fue integrado a la plaza, pero fue la calle para la que se planteó el ingreso principal original como se evidencia en la foto del edificio publicada en el libro de Bentín (1989: 312).

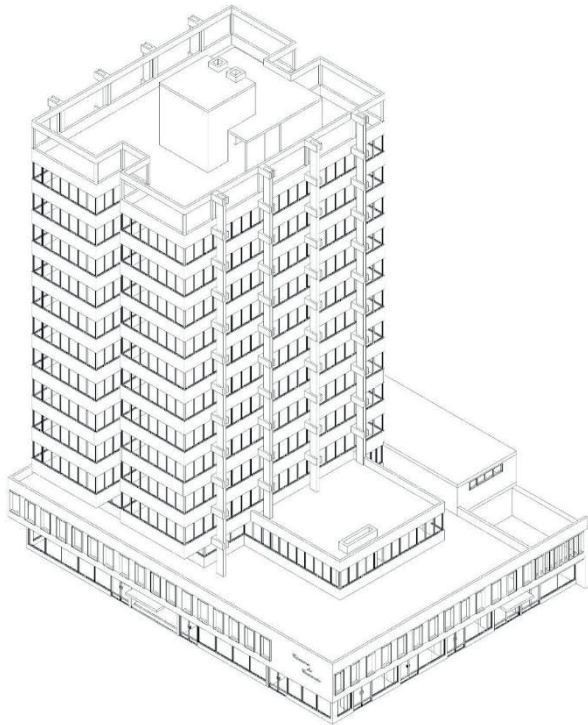


Figura 10

Isometría del edificio de Seoane.
Elaboración propia en base a los
planos publicados en el libro de
Bentín (1989:313)

El edificio y el mar

Las ciudades costeras, como el Callao, han tenido un crecimiento en torno a una relación particular con el agua. Esta condición es la responsable de la identidad de la ciudad. El agua es la matriz cultural de esta y tiene influencia en las características de la vida social. Por lo que resulta fundamental mantener activa esta relación intrínseca entre la ciudad y el agua (Galimberti 2014: 20), en este caso el mar. Para ello resulta relevante entenderla a través de los edificios que conforman la ciudad. Los tres casos tienen un diálogo distinto con el mar debido a la morfología del territorio donde están emplazados y a las relaciones arquitectónicas en torno al mar, ya sean recorridos, visuales o integrando el entorno marino y portuario al interior. Existen distintas relaciones supeditadas a lo que permite el programa.

El agrupamiento Chucuito (figura 11) está ubicado en un istmo, es decir una porción estrecha de tierra que conecta una península, en este caso La Punta, con el resto del continente. Es por ello que el proyecto se encuentra a escasos metros de ambos frentes del océano. El barrio fue resultado de la relación entre la ciudad y el mar, precisamente de las actividades extractivas que generaba. Sin embargo a unas cuantas calles la realidad es diferente, el tejido no fue resultado de dicha vinculación sino que fue producto de la necesidad de terreno para la creciente población (Fernández 2018: 59).

El proyecto no tiene vista directa al mar desde el interior del lote pero sí desde las calles Roca y Olavide. Esto implica que los recorridos de ingreso y salida de las viviendas posean una conexión con el mar, sobre todo con la "Mar brava". Este recorrido es complementado por las calles aéreas y la escalera donde a partir del tercer piso se puede mirar a ambos mares. Uno de ellos se puede ver desde el pasillo en voladizo y el otro frente desde los espacios privados de la vivienda o en su defecto de las terrazas de cada dúplex.



Figura 11

Isometría del agrupamiento Chucuito, se puede ver uno de los fretes del mar. Elaboración propia en base a visita a los exteriores.



Figura 12

Vista aérea del Malecón Figueredo en la década de 1950. Frente al espigón se encuentra el Club de Oficiales. Fotografía del Archivo histórico de Marina.

El Club de Oficiales se encuentra enfrentado al mar de la Bahía del Callao (figura 12), en uno de los tres frentes que dan al océano en la península de La Punta. Este distrito guarda cierta mística de un barrio aislado del tiempo y de los cambios del resto de la ciudad apoyado justamente por la morfología del territorio. “Debido a su peculiar geografía, La Punta ha logrado resguardarse de los aspectos negativos de la moderación, en especial del tráfico y de la presión poblacional” (Mc Evoy 2016: 99). Así, el pequeño distrito ha logrado mantener un estilo de vida tradicional ligado al mar, que contrasta con la perspectiva del espacio que se puede encontrar en el camino hacia el puerto donde paulatinamente esa relación se va diluyendo hasta desaparecer. El Club de Oficiales, en todos sus niveles tiene un vínculo distinto con el mar y con las actividades derivadas de éste (figura 13). Así el edificio no se podría entender si no estuviera al frente del océano. El primer nivel no se relaciona visualmente pero sirvió a los miembros de la armada, una actividad que se emplazó ahí por la presencia de la bahía. El segundo y tercer nivel son una gran doble altura con un mezanine que rompe los límites del edificio y se proyecta sobre la calle hacia el mar. En estos niveles se integra el paisaje marítimo como parte del interior a través de un gran ventanal en “L” que mira a la playa (figura 14), al espigón y a la Escuela Naval. El último nivel funcionó, todavía lo hace aunque con una vista más restringida, como un gran mirador al mar y al entorno urbano. Al llegar a la terraza³ se puede decir que “el primer impacto que siente el visitante es el paisaje que se presenta a la vista. Es una mezcla de matices, colores y tonalidades (...) completan el poco corriente cuadro que queda perfectamente marino con la infaltable presencia de buques, veleros, chalanas y todo aquello que convierte el mar en un lugar adecuado para meditar, pensar, recordar (...)” (Centro Naval del Perú 1984: 6). De esta manera es que el edificio integra la experiencia perceptual del mar existente en el distrito de La Punta en su espacialidad.

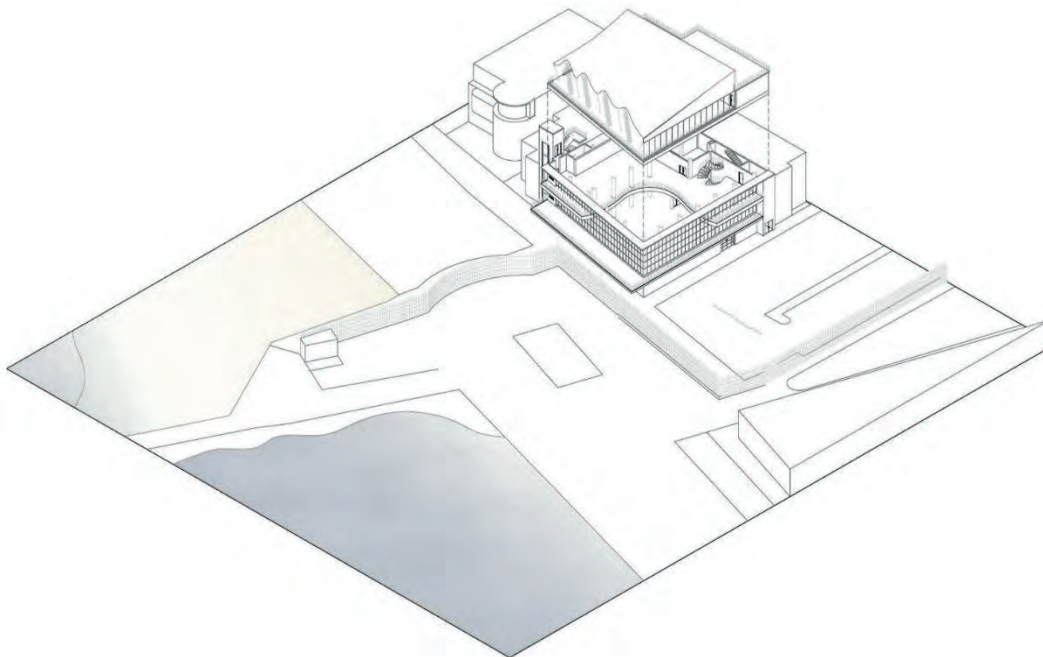


Figura 13

Vista isométrica del Club de Oficiales. Elaboración propia en base a visita al edificio e imágenes de Google Earth.

³ Este autor habla específicamente de la terraza del edificio de estudio.



Figura 14

Vista interior desde el tercer nivel del Club de Oficiales desde el cual se puede ver el entorno portuario de La Punta. Fotografía propia 2022.

La Cámara de Comercio se encuentra en la parte continental del Callao, en el centro histórico, en un entorno influenciado por las actividades industriales producidas por el uso de esta parte del territorio. El frente hacia el mar está definido por largos cercos que desligan al mar de la vida pública de la ciudad, convirtiendo al puerto en un límite. Esta condición se evidencia y cobra mayor protagonismo hacia el norte del borde costero, donde las zonas que antes tenían vista al mar la han perdido, pasando a ver las zonas de almacenamiento del puerto, es decir la maritimidad de la ciudad ha sido afectada por el puerto (De la Torre 2017: 71). El edificio de la Cámara se encuentra en un punto medio entre una zona que posee un relación con el mar y otra que la ha perdido. Esto se evidencia en el funcionamiento de la Plaza Grau, que se encuentra a una cuadra al sur del edificio, donde el diálogo puerto-ciudad aparenta funcionar bien ya que la actividad logística industrial se relaciona con el espacio público, beneficiándose de la riqueza cromática del apilamiento de contenedores (De la Torre 2017: 76). Es decir el uso del puerto no niega al uso público sino que se integra a través de la “volumetría” del uso de almacenamiento. El edificio se encuentra en este contexto (figura 15) y en medio de esta relación predeterminada con el mar, y la integra en su interior vinculándose visualmente mediante su altura. El edificio logra lo mismo que la plaza solo que a través de la altura.



Figura 15

Vista aérea del puerto frente al edificio de la CCC. Fotografía publicada en Google Earth 2021.

Reflexiones entre el objeto, la ciudad y el mar

En el periodo entre los años 1950 y 1970, en un contexto mayor de modernización del país expresado en la arquitectura, se construyeron en el Callao edificios modernos que se vieron influenciados por las ideas de la época, el desarrollo urbano del entorno y la morfología del territorio. Estos poseen un vínculo específico con el mar y el puerto. La relación es más clara en la parte sur de la provincia y se va atenuando hacia el norte del litoral chalaco donde el uso industrial ha alejado a los barrios del mar y del impacto de éste en la vida urbana. Este cambio en los barrios de emplazamiento, junto con la lectura que tenemos hoy de la arquitectura, ha traído cambios sustanciales en los edificios, ya sean morfológicos o funcionales.

Los tres edificios han sufrido transformaciones por distintos agentes y por el entorno urbano-portuario cambiante. El agrupamiento Chucuito presenta hoy cambios importantes en su volumetría. En la primera planta, y bajo las calles aceras se han ampliado las viviendas, por lo que la relación con la calle cambia, se altera el recorrido y los espacios de transición hacia la trama urbana. A esta transformación también influye la colocación de puertas en medio de los pasillos en voladizo para restringir el acceso a las viviendas y ganar un balcón. Las grandes terrazas han sido cerradas y absorbidas por el interior. Todo ello debido a las nuevas necesidades espaciales de la sociedad contemporánea, ocasionadas por la redefinición del concepto de familia que ya no involucra sólo a miembros tradicionales. A esto se le añade el deterioro de las estructuras por la salinidad del ambiente. Este es más evidente en las áreas públicas del edificio que ninguno de los propietarios se encarga de cuidar. Quizá esto último tenga que ver con que el conjunto se haya escapado del enrejamiento de los accesos a sus escaleras y a su perímetro.

El Club en La Punta ha seguido otra ruta de cambios. El club ha mantenido su carácter de lugar de reunión social privado, solo que ha ampliado su público objetivo. Esto trajo consigo un cambio sustancial en la planta del primer nivel, convirtiéndola en planta técnica, cambiando la fachada de ingreso e integrando elevadores para el funcionamiento. La relación con el entorno urbano y el litoral se ha mantenido a lo largo del tiempo con ligeros cambios, la volumetría general del edificio se mantiene y se le ha añadido un techo de lona al último piso donde hoy funciona un restaurante. Es su uso constante actual lo que permite mantenerlo como un edificio rentable económica y socialmente, ya que además funciona para eventos como graduaciones o matrimonios. Es por esto que la Marina invierte en su mantenimiento. El edificio de oficinas no ha sufrido tantos cambios salvo por un volumen que aparece en el tercer nivel hacia la medianera. Este edificio está en un buen estado de conservación pero no tiene la importancia que podría tener dado su presencia en el espacio urbano. Las tiendas del primer nivel no se usan, la gran terraza es hoy decorativa, no se ve la vida dentro del edificio, lo cual una cualidad esencial hoy en día dentro de la ciudad, el edificio funciona aun con algunas oficinas, más no todas. El edificio se ha quedado aislado en el tiempo por lo que pierde importancia.

Muchos de los usos proyectados para estos edificios se han ido actualizando con el tiempo buscando satisfacer nuevas necesidades por lo que han tenido que ser ampliados y reformados. La mirada que tenemos hoy del edificio moderno puede ser múltiple, se puede considerar un elemento importante en la vida del barrio y ser aprovechado para mejorarla. Se pueden adaptar a nuevos usos pero intentando mantener la lectura del edificio original. Estos edificios pueden ser una arquitectura totalmente válida para la sociedad contemporánea siempre y cuando se reconozca la importancia del territorio donde se encuentra, del paisaje urbano portuario, y de las posibilidades que este genera. La modernidad es también patrimonio de una sociedad, así como se quiere recuperar casas coloniales y republicanas, la arquitectura moderna ofrece otra posibilidad de adaptación, ofrecen edificios más cercanos a las necesidades

actuales por lo que requieren menos intervenciones, quizá el caso más difícil sea el de los edificios de vivienda, pero se puede buscar una ruta de evolución en el tiempo e integrarse a un entorno cambiante.

Bibliografía citada

ABARCA, Héctor

2017 "Una arquitectura a dos voces: Las transferencias arquitectónicas del Piamonte a Latinoamérica". En MONTESTRUQUE, Octavio y Martín FABRI (editores). *Mario Bianco: El espacio moderno en el Perú*. Lima: Universidad de Lima, pp. 99-128.

BENTÍN, José.

1989 *Enrique Seoane Ros: una búsqueda de raíces peruanas*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería.

BUENO, Raúl (Ed.)

1987. *Cámara de comercio y de la producción del Callao, Primer Centenario*. Lima: Cámara de Comercio del Callao.

CENTRO NAVAL DEL PERÚ

1984 "Sede La Punta". *Avante*. Lima, número 82, pp. 6.

<https://archivohistoricodemarina.mil.pe/product/boletin-del-centro-naval-avante-1984/>

CHIRI, Pietro

2021 "Mar de joyas escondidas. Conjuntos habitacionales desarrollados por la Junta de Obras Públicas del Callao durante el ochenio de Odría". En KAHATT, Sharif, Elio MARTUCCELLI y Víctor MEJÍA (editores). *Arquitectura & Investigación. Arte, tipología, política*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 185-201.

COZ, Gabriela

2018 *Escuela de Música en el Molino Cogorno*. Proyecto no publicado de titulación en Arquitectura. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Consulta: 10 de mayo de 2022.

DE ELVIRA, Carlota

2021 *Espacios domésticos: el límite difuso entre la vivienda y la calle*. Tesis de Fin de Grado. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.

<https://oa.upm.es/66506/>

DE LA TORRE, Diego

2018 "Maritimización contra Maritimidad: Callao ¿ciudad o puerto?". *Arkinka: revista de arquitectura, diseño y construcción*. Lima, año 22, número 267, pp. 68-77.

FERNÁNDEZ, Raúl

2018 "Recolonización de territorios fronterizos: Fracturas urbanas y espacios vacíos entre ciudad y puerto en "Mar Bravo" Callao". *Arkinka: revista de arquitectura, diseño y construcción*. Lima, año 22, número 267, pp. 58-67

GALIMBERTI, Cecilia

2014 "Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas". *Arquitectura y Urbanismo*. Rosario, volumen XXXV, número 2, pp. 19-35.

GR-CALLAO, GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

2021 *Enciclopedia General del Callao*. Callao: Gobierno Regional del Callao.

HUAPAYA, J.

2014 "Hacia una nueva concepción de la vivienda en el Perú. Los aportes de la Corporación Nacional de la Vivienda, 1945-1956". *Wasi: revista de estudios sobre vivienda*, volumen 1, número 2, pp. 65-76.

ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA

1950 "Nuovi quartiere organici al Callao". *Urbanistica*. Turín, año 10, número 6, pp. 49-52.

JOPC, JUNTA DE OBRAS PÚBLICAS DEL CALLAO

1955 *Boletín Anual 6 de la Junta de Obras Públicas del Callao*, 2 de mayo de 1949-1955.

1966 *Boletín de la Junta de Obras Públicas del Callao*. Informativo 1964-1966.

KAHATT, Sharif

2015 *Utopías construidas*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

LUDEÑA, Wiley

2004 *Lima: Historia y urbanismo en cifras 1821-1970. Tomo I*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería.

2021 *Ciudad y arquitectura de la República: Encuadres 1821-2021*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Archivo Histórico De Marina. Consulta: 20 de mayo de 2022.

<https://archivohistoricodemarina.mil.pe>

MC EVOY, Carmen

2016 *La Punta. Entre la historia y la memoria*. Lima: Chaska

PALOMINO, Carlos

2009. *Henri Ciriani. Residencial San Felipe: La Calle Aérea*. Trabajo de investigación. Cuenca: Universidad de Cuenca, Maestría de Proyectos Arquitectónicos.

SCHREIER, Christopher

2017 "Hotel Savoy (1954-1957). La modernidad del Plan Piloto de Lima". En MONTESTRUQUE, Octavio y Martín FABRI (editores). *Mario Bianco: El espacio moderno en el Perú*. Lima: Universidad de Lima, pp. 277-291.